



## Leer- en verbeterpunten

### van het HLSK gidsopleidingsweekend in Zweden van 7 tot en met 10 maart 2013

De dagtochten zijn geschaatst als HLSK Groep III tur, door Rob, Wim, Carolien, Joris, Ewout en Tom. Het gaat om de volgende tochten:

SN 41957	Bolmen.
SN 41999	Åsnen; Mien.
SN 42119	Torafjärden, Kålfjärden; Tromtöfjärden, Danmarksfjärden.
SN 42136	Immeln.

Het waren tochten op zoet stöpis en op zout stöpis (SN 42119) van verschillende opbouw en draagkracht. Op de inlands gelegen meren was het stöpis te dik om uit te zagen en zat er een stevige laag kärnis onder (mooi te zien op de Bolmen-foto), maar op zee lukte het zagen wel op een dunnere plek. Daar (op die dunnere plek) bleek niet al te veel kärnis (3 cm) te zitten onder twee lagen stöpis van 2,5 en 3 cm. De oorspronkelijke bedoeling was te oefenen met voorjaarsijs (vårs), maar daarvoor was het nog te koud; het was niet te vinden.

Daardoor zijn de doelen wat verlegd en is het een meer algemeen opleidingsweekend geworden: planning dagtocht, rekening houden met het weer (wind!), navigatie, route op het ijs, oversteken van råkar, oefenen noodsituaties, harde wind op zee met svinga.

Hieronder vinden jullie de leer- en verbeterpunten, opgedaan tijdens deze trip. Ik heb hier een paar zogenaemde 'buspunten' toegevoegd, die hebben uiteraard alleen betrekking op trips die met de HLSK-bus worden gedaan.

Voor de overzichtelijkheid is de volgende rubrieksindeling gehanteerd:

- I Planning dagtocht
- II Weer
- III Wind op zee
- IV Route op het ijs, navigatie
- V Oefenen noodsituaties

#### I Planning dagtocht

- Voor het systeem 'zoeken, boeken' is mobiel internet in Zweden (en liefst ook Duitsland voor de heenweg) essentieel. Iedere gids moet een Telia dongel (laten declareren bij de Stichting HLSK?) hebben met 'veckosurf' (kosten voor een week internetten op de trip boeken) en een laptop en moet weten hoe het werkt.
- **Buspunt.** In de bus moet een mobiel accespoint gemaakt worden, zodat meer mensen tegelijk internet op kunnen (gidsen gaan voor als het te langzaam wordt). De buslaptop moet al bij vertrek startklaar staan in het laptopvak en iedere ochtend vanuit de vandrарhem weer startklaar gezet worden.
- 'Zoeken, boeken' is in moeilikere omstandigheden het systeem dat vermoedelijk de meeste schaatsuren garandeert. Vanuit 'zoeken, boeken' kan moeiteloos overgeschakeld worden naar 'boeken, zoeken'. Andersom is veel lastiger als de faciliteiten voor 'zoeken,



boeken' niet aanwezig zijn. Dus een groep moet altijd de faciliteiten hebben voor 'zoeken, boeken'.

- **Buspunt.** 'Zoeken, boeken' wordt voor deelnemers leuker als ze mee kunnen kijken. Er moet een mogelijkheid komen om het laptopbeeld op het busscherm te krijgen.
- Per target-area zou er een 'schaatsgids' moeten worden geschreven van aantrekkelijke dagtochten, met tips en weetjes per meer/zeegebied in die area.

## II Weer

- Als de gids moeite heeft met de tegenwind kan hij/zij er voor kiezen om in twee groepen met minimaal 20 meter afstand te rijden. In de eerste groep doet dan een sterke man/vrouw het kopwerk met de gids er achter, de tweede groep kan kiezen wie zij op kop zet. In geval van een plurning gaan de voorste twee er dan door, maar de rest niet. In geen geval in één rij met één kopman/-vrouw gaan rijden.
- Goed nadenken over windkracht en -richting bij het plannen van de dagtocht kan de belasting die harde tegenwind kan betekenen enorm terugbrengen.
- Verwachtingen blijven maar verwachtingen. Blijf oplettend, ga er niet van uit dat een bepaalde wind wel 5 m/s zal zijn omdat het de verwachting was, maar zet de werkelijke wind af tegen je eigen referentiekader en eventueel het referentiekader van andere groepsleden. Zorg dat je óf hebt leren denken in m/s of in staat bent je eigen Beaufort referentiekader naar m/s te vertalen. Op groot water kan 6 m/s voldoende zijn om de boel in beweging te krijgen; op zee is de windrichting ook essentieel.

## III Wind op zee

- Zie ook het vorige punt. Op zee is voortdurende waarneming van wind en windrichting cruciaal voor de veiligheid. Er is altijd open zee, dus als de wind afluandig is kan het ijs gewoon vertrekken. Afluandige wind is daarom in beginsel een 'no go' factor, ook als de wind minder dan 6 m/s snelheid heeft.
- Op zee is er altijd stroming; ijsdiktes kunnen fors variëren door stromingswervelingen, inkomst van warm water, enz. Blijven checken door regelmatig te prikken. Zie het uitgezaagde stukje in SN 42119.
- Open zee is nooit ver weg. Bij harde wind loopt de forse deining onder het ijs door: svinga. Dicht bij open zee in de richting van het water doet de svinga het ijs breken in steeds smaller worden langwerpige banen die scharnieren aan hun buurbanen (en dus min of meer los zitten) en zo de deining verwerken. Maar ook als de banen breder worden loopt de deining onder het ijs door. Bij kusten van eilandjes die daaraan blootgesteld worden breekt het ijs door de als gevolg van ondiepte weer oplopende deining net als bij de ijsrand. Hoe harder het waait, hoe meer deining, hoe kleiner de svinga schotsen worden. Ga nooit met een hele groep bij elkaar op relatief kleine svinga schotsen staan. Hou continu de windrichting in de gaten. Heb groot respect voor de svinga en bedenk dat het verschijnsel ook mooi vanaf veilige afstand kan worden waargenomen.
- Forse deining kan ook aan de orde zijn terwijl er weinig wind is. Als het een paar honderd kilometer verder op zee hard heeft gewaaid, kan die deining gemakkelijk de kust bereiken. Check dus op zee ook van te voren het weer op grotere afstand.

#### **IV Route op het ijs, navigatie**

- Als je een råk nadert en je schaatst niet ver uit de kust, maak dan een flauwe bocht richting de kust die je bij het begin van de råk brengt. Zo kun je zonder te stoppen de råk van het eerste begin af checken op oversteekopties en kun je blijven schaatsen tot een kansrijke plek (kan ook aan het begin zijn!).
- Als je een smal beginnend råk of smal släpråk nadert, maak op tijd een flauwe 90 graden bocht, schaats er langs, prik er met de stok al schaatsend een paar keer in en stap er over heen, maak de bocht terug en schaats door.
- Als het ijs moeilijker schaatsbaar wordt, probeer dan op een duidelijke en gedecideerde manier een aantal opties: dicht bij de kust, juist verder naar buiten, naar de overkant van het (smalle) meer e.d. Zo loop je niet het risico beter ijs te missen en bovendien laat je aan de groep zien dat je als gids je best doet om het mooiste ijs te vinden en dan legt men zich gemakkelijker neer bij slechter ijs.
- De 1:100.000 kaarten zijn minder geschikt voor gecompliceerde meren en zee met veel eilandjes. Indien beschikbaar dient gewerkt te worden met 1:50.000 kaarten van Utekartan. Tijdens een trip heen- en weer schakelen tussen 1:100.000 en 1:50.000 stelt stevige eisen aan de kalibratie van het “schaal afstand/werkelijke afstand” gevoel. Wees je daar bewust van. Raadpleeg regelmatig de kaart en zorg dat je dat snel kan.

#### **V Oefenen noodsituaties**

- Moeten we veel vaker doen. Moet een ingebakken onderdeel van iedere dagtrip worden. Zie ook het document ‘oefenen noodsituaties’ op de HLSK-website.
- Ook gecompliceerdere situaties moeten vaker geoefend worden, zoals twee man er door op dun ijs, te ver weg om de lijn te kunnen gooien. In zo’n situatie moeten er twee aangelijsde schaatsers gaan buikschuiven tot ze dicht bij genoeg zijn om de geplurden een lijn te kunnen gooien. De overgebleven schaatsers trekken daarna de tweetallen terug op veilig ijs. Eén persoon moet de leiding nemen bij de reddingsoperatie, de gidsen spreken van te voren af wie dat doet, met als back-up (als de twee gidsen er door zijn) de laatste man.